Universidad Autónoma de Santo Domingo
INSTITUTO DE ENERGÍA
Adscrito a la Facultad de Ingeniería y Arquitectura

Precios de los combustibles en la República Dominicana
Propuesta de un cálculo alternativo

José Luis Moreno San Juan

Director e investigador del IEUASD. Profesor titular Cátedra de Térmica,y meritisimo de la Escuela Ingeniería Electromecánica, Facultad de Ingeniería y Arquitectura, UASD.

UASD

1 de Febrero de 2023

- El precio de los combustibles en RD excede los precios de sus socios en el DR-CAFTA. No se trata de que se subsidien los precios de los combustibles, y que no se transfiera al consumidor sus costos reales; se trata de que los impuestos y otros cargos que se le hacen aumenten su precio a niveles dañinos a las actividades productivas del pais y atenten contra la calidad de vida de sus habitantes. Veamos algunos de los componentes que determinan el precio comenzando por el precio en el puerto de embarque (FOB).

  - Lo primero que se debe transparentar es el precio FOB, toda vez este sirve de base para la estimación de los componentes del Precio de Paridad de Importación (PPI) y este a su vez se usa para estimar el monto de los impuestos y márgenes de comercialización.

  - Las compras de combustibles internacionalmente se rigen por dos de las modalidades siguientes, las cuales definen a su vez el precio FOB:

    1. En base a un contrato
    2. En el mercado libre (spot)

En la primera modalidad se establecen descuentos sobre el precio de mercado (bolsa de valores) y en la segunda evidentemente se compra al precio del mercado de referencia (bolsa de valores). En el primer caso el precio del combustible con los descuentos siempre permite colocar en puerto dominicano el combustible a un precio por debajo del precio de bolsa.

- En el caso de REFIDOMSA, compra bajo la modalidad de contrato casi el 85% de sus necesidades, estableciendo los contratos por períodos de 11 meses. Esta realidad hace posible el ajuste de los precios con una frecuencia mensual, en lugar de semanal, ya que pueden producirse con la práctica actual de ajustes semanales, variaciones de precios no justificados en las compras reales, produciéndole pingües beneficios en la importación. Se debe fijar el precio en base a una media ponderada de los precios de las facturas correspondientes a las importaciones del mes.

- Sobre el precio FOB se debe destacar que en la Ley 112-00, artículo 4, se consigna el uso de la factura de embarque (bill of landing) para su determinación, lo cual implica cantidad, calidad y precio. Sin embargo, en el reglamento de aplicación de esa ley el 307-01, se obvió el precio de la factura y en su lugar se colocó como precio FOB el de la Bolsa de Valores, es decir, un precio especulativo que no es el de bolsa cuando se trata de compras bajo contrato, pues siempre se consigna un descuento aunque sí es correcto aplicarlo a las compras sin contrato o Spot.

- Pero el problema de los altos precios de los combustibles no radica tanto en el precio FOB, radica en los impuestos; aunque no deja de tener incidencia en los precios la forma arbitraria en que se define el precio FOB.

- Para establecer el precio al consumidor primero se determina el Precio de Paridad de Importación (PPI) tomando en cuenta el costo FOB, Flete, Seguro Marítimo, Costo Bancario, Cargo por Manejo de la Terminal, Otros Costos, y el Gasto Administrativo de la Ley, luego a esto se suma lo consignado en las leyes sobre los impuestos (112-00 y 495-06) y finalmente se agrega los márgenes de comercialización y otras resoluciones del MICM.

- Un caso que merece atención es el de la fijación del precio del GLP, pues se permiten ganancias extraordinarias a los importadores mediante las resoluciones MIC 07-13 y 365bis-15, justificando las mismas para aumento de capacidad de almacenamiento; algo consignado en el costo de terminal, lo cual altera notablemente el PPI y el resto de los componentes que se usan para fijar el precio de ese combustible.

- Al precio obtenido luego de todos esos cargos se descuenta lo establecido en la resolución MIC 201-14, que ajusta el precio por temperatura. Esta resolución se aplica solo a los combustibles líquidos ligeros, aunque debió ser también para el GLP por ser el más sensible a la temperatura.

- Los márgenes de comercialización se establecen mediante acuerdo negociado entre el MICM y los interesados, y cubren el margen del distribuidor, del detallista y el de transporte. A este último se le llama Comisión por Transporte.

- Hoy el margen de los gaseros distribuidores y detallistas es mayor al de los distribuidores y detallistas de combustibles líquidos. Esto hace que todos quieran ser gaseros, y más aún, importadores de GLP. Al desplazarse el consumo a los gases, más rentable se hacen y menos rentable se hacen los líquidos, toda vez los gases tienen otros usos. El acuerdo más curioso es la Comisión por Transporte, pues establece un cargo al combustible sin diferenciar la distancia a que se debe transportar, ni el tipo de combustible.

- Al valor del precio FOB y del flete en US$ se le aplican la tasa de cambio promedio del mercado bancario, lo cual se arrastra a todos los componentes del PPI, sin mucha objetividad. Los impuestos son un valor fijado en la Ley 112-00 y varían también con el IPC del Banco Central, pero son un tanto arbitrarios; esto no afecta por igual los márgenes, que se justan trimestrales, al igual que los impuestos. Todos los componentes deben revisarse.

Desglose de los componentes que fijan el precio de los combustibles:

Precio de Paridad de Importación (PPI)
(Determinado por Precio Factura del Puerto de Embarque (FOB)* + Flete + Seguro Marítimo + Costos Bancario + Costo de Manejo Terminal* + Otros Costos* + Gasto Administración de la Ley*)
A este PPI se suman.

+ Impuestos **(Determinado por Ley 112-00* +Ley 495-06*)**

+ Márgenes **(Determinado por Margen del Distribuidor*+ Margen del Detallista*+ Transporte*)**

- Corrección por Temperatura **(Determinado por Resolución MIC 201-14*)**

= Precio de venta

En una revisión del cálculo para la determinación de los precios de los combustibles debe modificarse todos los renglones con asterisco (*). De inmediato deben ser eliminadas las resoluciones del MIC 07-13 y 365bis-15, que afectan el PPI para el caso del GLP, y aplicar correctamente el reglamento 307-01, el cual se aplica a las dos partidas en US$ (en verde), ya que debe disminuir la suma de esas dos partidas y no aumentarla, y enmendarlo cuando contradiga la ley 112-00, así como el Ad Valorem a los combustibles consignado en la ley 495-06.

Se deben derogar todas las resoluciones que encarecen los combustibles, y en especial el GLP, modificar el reglamento 307-01 en los aspectos que contradicen la Ley 112-00 y eliminar el Ad Valorem aplicado a los combustibles por la Ley 495-06, pues luego de 16 años ya no se justifica

Al 23 de enero de 2023, del precio final al consumidor en el caso de la gasolina regular, el 52.96% correspondía al PPI; 31.42% a impuestos, 13.58% al margen de comercialización y transporte 2.04%. En el caso del GLP, el 68.13% es PPI, 10.90% impuestos, 17.1% margen de comercialización y transporte 3.87%. Sin embargo, si se toma en cuenta la aplicación de las resoluciones 7-13 y 365bis-15, impuestos al servicio de una empresa privada, encubiertos en el PPI, los impuestos se elevan a un 25.73%, a pesar de que no fueron gravados por la ley 112-00. Estos porcentajes de impuestos exceden los de la región, a veces en un 100%. No se puede continuar con esta situación.

El GLP merece una atención especial, pues se trata de una mezcla de propano y butano. Lo reglamentado es una mezcla cercana a 70% de propano y 30 % de butano, pero en el aviso semanal de precios del MICM, es un promedio, que no se corresponde para cada importador, luego el consumidor puede recibir GLP con unas características diferentes a las del Aviso. Cabe destacar que de acuerdo al reglamento 2119-72, ratificado en el reglamento de la Ley 520 de 1973, el GLP se debe comercializar en unidades de medida equivalentes a Tm, es decir en unidades de peso, o sus equivalentes. Veremos por que es importante esto.

Si una mezcla de GLP tiene 15% o menos de butano es propano comercial y no se puede estimar su precio como una mezcla de propano y butano, esto tiene mucha importancia, pues define un precio menor para el GLP.

Como ya no subsidia el GLP, el mantener un impuesto exagerado a las gasolinas, solo incentiva la migración del consumo de las gasolinas al GLP, lo cual tal vez fue casual, sino intencionado, dado los intereses que se mueven en dicho subsector. Como lo ha sido también su venta por galón.

Este desplazamiento tiene un agravante, conocido por las autoridades, pero desconocido muchas veces por el consumidor, el cual consiste en el aligeramiento en el peso del galón, como hemos comentado al usar mas propano, esto representa un engaño al consumidor, pues recibe menos en el orden de un 10% en peso y de hasta un 19% en términos del precio, por lo que realmente le están vendiendo, ya que en la medida que se usa en la mezcla más propano, el galón pesa menos y cuesta menos, pero también rinde menos, pues al aligerarse tiene menos masa o peso, y el poder calorífico, o calórico, está relacionado con la masa y no con el volumen y es ese poder calórico lo que compra el consumidor y no el galón, que es una unidad de volumen.

Sin embargo, a la fecha el precio del GLP sigue siendo afectado por la aplicación de cargos por resoluciones, sin justificación técnica, que se aplican directamente al PPI, los cuales aumentan considerablemente su precio, siendo estos determinantes en el excesivo precio del GLP y no los precios del GLP en el mercado internacional.

La aplicación de las resoluciones MIC 07/13 y 365bis/15 agregan al PPI unos RD$ 22/ galón, (225.5/500=0.451US$/Gl.), aumentan el PPI del GLP, el destino de este cargo debe ser auditado. Otras distorsiones están en los precios de la mezcla, como comentamos y en el peso del galón. El efecto combinado de lo anterior, excesivos impuestos y falta de correcciones sobre el peso, afectan el precio del GLP de cara al consumidor en alrededor de RD$ 42/galón, asumiendo que la mezcla sea la indicada en el Aviso semanal, pues de lo contrario podría llegar a los RD$ 48/galón.

Centrarse solo en el ingreso impositivo, sin valorar loe efectos de los excesivos impuestos en los precios de la canasta básica, y en toda la producción nacional, puede conducirnos a pérdidas de mercados en la medida que los precios de nuestros productos se encarecen debido al alto precio de los combustibles, en relación a los importados.

Debemos insistir que cuando el precio FOB se asume como el precio de la Bolsa,se comete un error,pues lo correcto es que se tome el precio referido en la factura Bill of Lading, es decir el Conocimiento de Embarque de cada importación. Resulta insólito que si en todas las facturas siempre se refiere la cantidad, calidad y precio, este último siempre se ignora y se sustituye por el precio de Bolsa, con esto se viola la Ley, pero fue lo que se reglamentó, esto debe cambiarse (reglamento 307-01). Por otro lado la RD es uno de los pocos países del mundo donde la gasolina cuesta más que del diésel, o gasoil, aunque esa distorsión es común en nuestra región, es decir la zona del DR-CAFTA, excepto en los Estados Unidos.

Entendemos que estas distorsiones de precios deben corregirse para que se pueda establecer un criterio de fijación de precios más ajustado a la realidad del mercado internacional y al poder calorífico del combustible, que es lo que realmente compra el consumidor. Los precios de los combustibles en la República Dominicana, dependiendo el tipo, se sitúan hasta RD$ 77/ galón por encima de los precios en Centroamérica y de los Estados Unidos, nuestros socios regionales, y esto, como comentamos, nos sitúa en una posición difícil a la hora de competir en la colocación de nuestros productos en el DR-CAFTA.

Por eso concluimos que todos los combustibles deberían bajar de precio, por ejemplo: El GLP unos RD$ 47 por Galón, la gasolina regular RD$ 72 por Galón y el diésel regular unos RD$ 8 por Galón; el precio exagerado se produce por la aplicación de impuestos muy por encima a los aplicados en los países del DR-CAFTA y no por el precio de los mismos en el mercado internacional.

Debemos saber que con las gasolinas con altos impuestos es lógico que el consumo se desvíe al GLP, sin embargo el diésel es mucho más contaminante que la gasolina y por eso su uso se esta restringiendo en muchos países de Europa y Asia, no solo por las emisiones de CO2, sino por las micro partículas sólidas que emite su combustión, PM 10 micras y PM 2.5 micras, que tienen graves consecuencias para la salud. Las primeras dañan los pulmones, pero las segundas llegan al torrente sanguíneo y pueden dañar cualquier órgano. En tal sentido hemos balanceado los impuestos en nuestra propuesta para tomar en cuenta esa tendencia mundial.

A continuación, presentamos una tabla con los precios que proponemos para los combustibles de uso más común en la República Dominicana. Los valores utilizados para el PPI, impuestos y márgenes corrigen todas las distorsiones antes señaladas. Como se podrá observar en la tabla, en todos los tipos se produciría una reducción del precio, tomando como referencia el Aviso de precios del MICM de la semana del 21 al 27 de enero del año curso. Se ha tomado el 20 de enero de 2023, para determinar los precios y las comparaciones.

Los valores FOB nunca deberán ser mayores a los precios spot o de bolsa.

El Precio de Paridad de Importación (PPI) nunca excederá en un 10% el precio FOB, incluyendo en el mismo el cargo por manejo de terminal, para cubrir los costos de operación y mantenimiento de la terminal de importación y todos los costos de la expansión de la misma, las cuales deberán ejecutarse de acuerdo a las proyecciones de las demandas de los diferentes combustibles usados en el país.

Los impuestos de los combustibles líquidos no excederán nunca el 35% del PPI, y en el caso del GLP y el gas natural licuado el 15% sobre el PPI. Los márgenes de comercialización no excederán nunca el 20% sobre el PPI en todos los combustibles.

Con lo propuesto los impuestos rondarían en el 23% del precio total y los márgenes rodarían 13 %, valores, que se corresponden con los de región.

La comisión por transporte se debe establecer en base al peso del combustible transportado y la distancia a recorrer para hacer la entrega del combustible y no como se fija en la actualidad. Para esto último proponemos la tabla siguiente:

Cargo por transporte de combustible

Transporte	Sur (150)	Sur Central Este (100)	Norte Central (150)	Norte (200)
Diésel	4.90	3.27	4.90	6.53
Gasolina	4.26	2.84	4.26	5.68
GLP	2.76	1.84	2.76	3.68

RD$/galón= 5.68x(km/200)x(kg/galón/2.8027)
Donde: El diésel 3.2245 kg/galón; la gasolina 2.8027 kg/galón y el GLP 1.8141 kg/galón

Precios combustibles Estados Unidos 23 de enero 2023: **Gasolina especial: 3.812 US$/ galón; Diésel Regular: 3.875 US$/ galón; GLP 70/30 : 1.070 US$/ galón**

Centroamérica y RD: Precios de combustibles al 23 de enero 2023

Fuente: Central América Data.com

Precio en dólares por galón	Especial	Regular	Diésel regular
El Salvador	4.190	3.918	4.493
Guatemala	4.308	4.028	4.415
Honduras	4.258	3.982	4.180
Nicaragua	5.083	4.753	4.485
Costa Rica	5.026	4.701	5.039
Panamá*/RD	3.819/5.171	3.571/4.834	4.039/3.903

*Precio de referencia para RD

Precios de los combustibles propuestos para República Dominicana atendiendo a los valores usuales en la Región

TIPO DE COMBUSTIBLE	Precio FOB*	PPI	Impuestos	Margenes	Precio bruto	Ajuste por temp.	Precio final	Precio MICM	Diferencia	%	PPI MICM
Gasolina premium	128.89	141.78	49.62	28.36	219.76	3.29	216.47	293.60	77.13	26.27	156.65
Gasolina Regular	120.69	132.76	46.47	26.55	205.78	3.08	202.70	274.50	71.80	26.16	147.18
Diésel Óptimo	136.24	149.86	52.45	29.97	232.29	2.46	229.83	241.10	11.27	4.68	146.85
Diésel Regular	126.91	139.60	48.86	27.92	216.38	2.29	214.09	221.60	7.51	3.39	136.41
GLP	70.6	77.66	11.65	15.53	104.84	4.93	99.91	147.60	47.69	32.31	100.01

Valores en RD$/galón al 23 de enero de 2023

Comentarios:

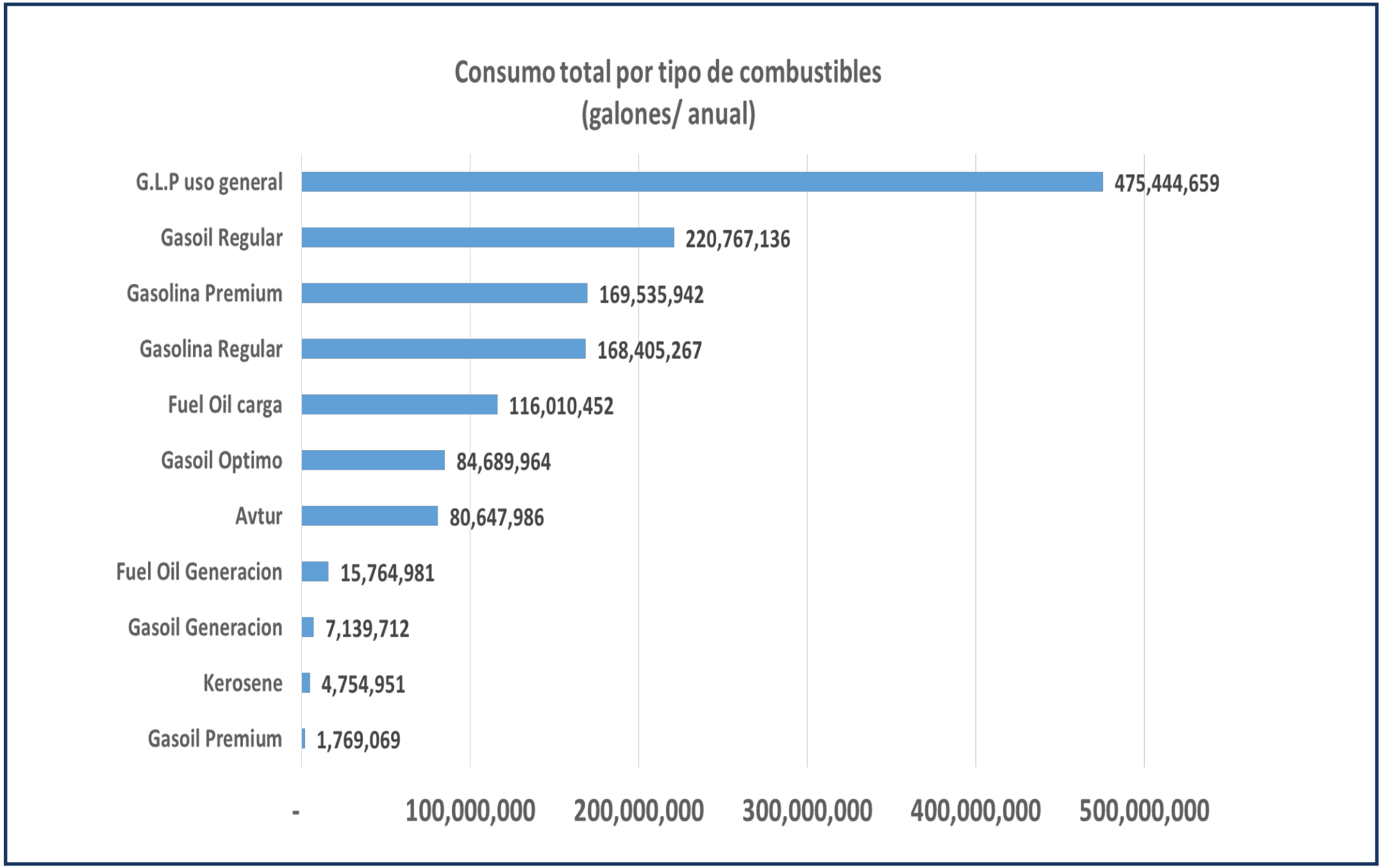
FOB*, precio máximo en puerto de embarque de acuerdo a factura, por contrato 85%, Spot 15%. Por contrato entre un 10 Y 15% por debajo del de bolsa. Spot precio de bolsa.

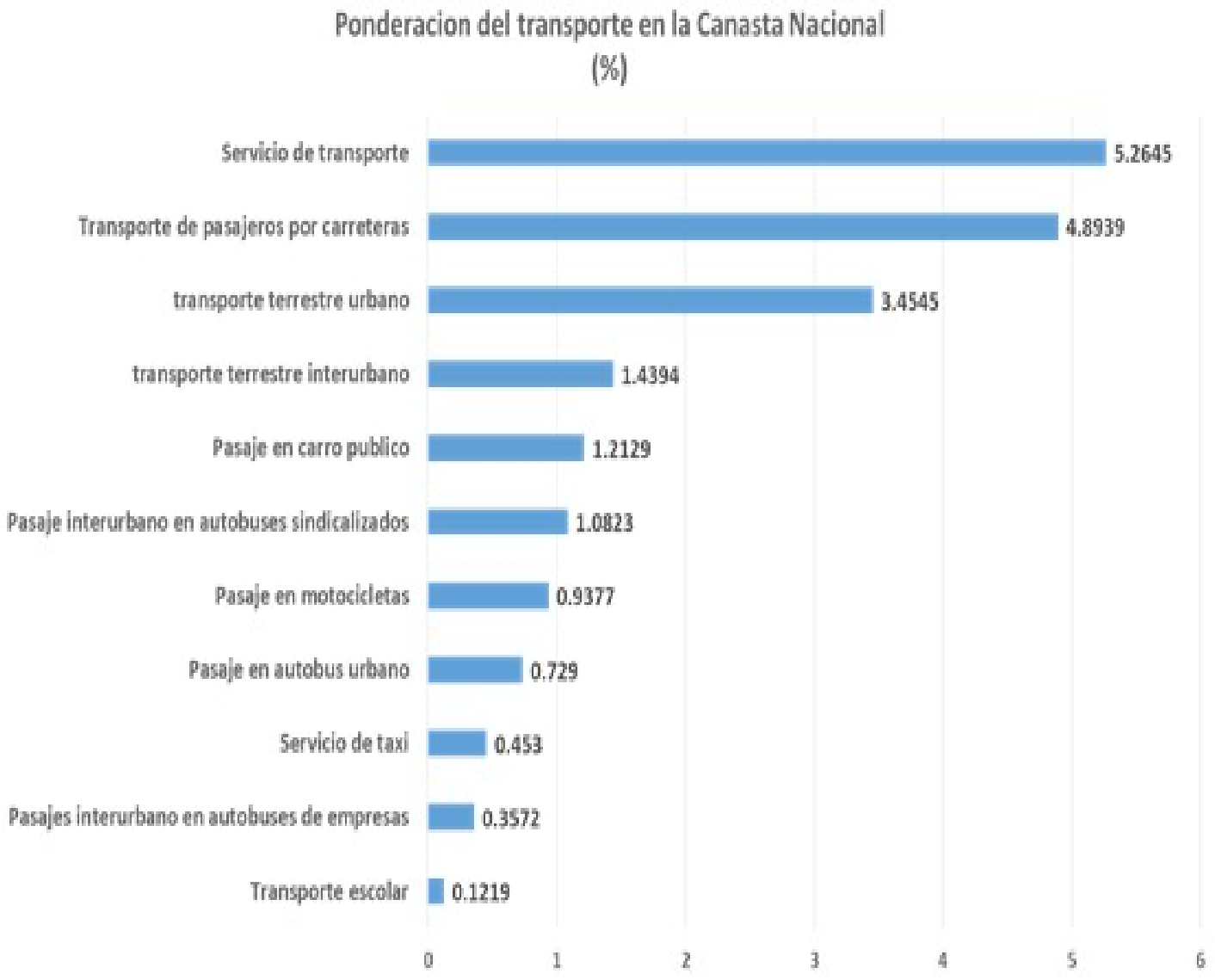
PPI , precio de paridad de importación 10% sobre el FOB como máximo. Eliminando para el GLP resol. 7-13 y 365 bis-15.

Impuestos, eliminando el ad valorem, Ley 495-06 y ajustando el % de la Ley 112-00 a valores similares a los regionales. Usando un 35% de impuestos sobre en de PPI para los líquidos y un 15% para el GLP sobre el PPI, los margenes de un 20% sobre el PPI para todos incluyendo el transporte.

Aplicado ajuste por temperatura al GLP modificando la resolución MIC No. 201-14.

El margen de comercialización: el 40% para el distribuidor y un 60% para el detallista, deduciendo el transporte determinado por tipo de combustible y distancia, ver tabla propuesta.


Consumo total por tipo de combustibles
(galones/ anual)
G.L.P uso general
475,444,659
Gasoil Regular
220,767,136
Gasolina Premium
169,535,942
Gasolina Regular
168,405,267
Fuel Oil carga
116,010,452
Gasoil Optimo
84,689,964
Avtur
80,647,986
Fuel Oil Generacion
15,764,981
Gasoil Generacion
7,139,712
Kerosene
4,754,951
Gasoil Premium
1,769,069
-
100,000,000
200,000,000
300,000,000
400,000,000
500,000,000


Ponderacion del transporte en la Canasta Nacional
(%)
Servicio de transporte
5.2645
Transporte de pasajeros por carreteras
4.8939
transporte terrestre urbano
3.4545
transporte terrestre interurbano
1.4394
Pasaje en carro publico
1.2129
Pasaje interurbano en autobuses sindicalizados
1.0823
Pasaje en motocicletas
0.9377
Pasaje en autobus urbano
0.729
Servicio de taxi
0.453
Pasajes interurbano en autobuses de empresas
0.3572
Transporte escolar
0.1219
0
1
2
3
4
5
6

Evaluación del sacrificio fiscal Gobierno al corregir distorsiones impositivas en los combustibles.

TIPO DE COMBUSTIBLE	Precio FOB	PPI	Impuestos	Margenes	Precio bruto	Ajuste por temp	Precio final	Precio MICM	Diferencia	Consumo anual galones	Impacto fiscal en RD$	impuestos a recaudar
Gasolina premium	128.89	141.78	49.62	28.36	219.76	3.29	216.47	293.60	77.13	170000000	13112494235	8435850500
Gasolina Regular	120.69	132.76	46.47	26.55	205.78	3.08	202.70	274.50	71.80	165000000	11847663870	7666832250
Diésel Óptimo	136.24	149.86	52.45	29.97	232.29	2.46	229.83	241.10	11.27	85000000	958210569	4458454000
Diésel Regular	126.91	139.60	48.86	27.92	216.38	2.29	214.09	221.60	7.51	221000000	1660172869	10798137350
GLP	70.6	77.66	11.65	15.53	104.84	4.93	99.91	147.60	47.69	550000000	26227589850	6406950000
										Total	53806131393	37766224100

Valores en RD$/galón al 23 de enero de 2023, consumo de combustibles proyectados.

Comentarios:

Sacrificio fiscal proyectado del Gobierno para el 2023 al corregir distorsiones impositivas. Total RD$ 53,806,131,393.0

Con esto los precios serian similares a los de Centroamérica, y referenciados a los de Panamá. A la fecha están por encima.

Aún con esto el Gobierno recaudaría de impuestos RD$ 37,766,224,100.00

En ningún momento del 2022 se han subsidiado los combustibles, solo se han dejado de cobrar impuestos. En el 2022 dicho sacrificio fiscal fue de unos RD$ 37,000 millones.

Producto del acuerdo DR CAFTA el PIB de RD creció significativamente, por lo que ya se puede eliminar el Ad Valorem a los combustibles.

El monto del sacrificio fiscal al eliminar esto, el Gobierno lo puede recupera por impuestos directos a las ganancias de los exportadores.

También eliminando las exoneraciones otorgadas a los combustibles señalados en esta tabla, que ya no serían necesarias de realizarse los ajustes recomendados.

Aviso de precios de los combustibles MICYM tasa 56.78

GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DOMINICANA
INDUSTRIA, COMERCIO
Y MIPYMES

AVISO

El Ministerio de Industria, Comercio y Mipymes (MICM) conforme a lo indicado en el Artículo 8 de la Ley de Hidrocarburos No. 112-00 que establece un impuesto a los combustibles fósiles y derivados del petróleo y la Ley No. 37-17, que reorganiza el Ministerio de Industria, Comercio y Mipymes, de fecha cuatro (4) de febrero de dos mil diecisiete (2017), modificada por la Ley No. 10-21, de fecha once (11) de febrero de dos mil veintiuno (2021), dispone mediante el presente aviso los precios oficiales de los combustibles que regirán a partir de la 00:00 hora del sábado veintiuno (21) al veintisiete (27) de enero de dos mil veintitrés (2023).

TIPO DE COMBUSTIBLE	*PRECIO PARIDAD IMPORTACION	IMPUESTOS LEY 112-00	IMPUESTOS LEY 495-06 AD-VALOREM REFORMA FISCAL 16% AVTUR 6.5%	MARGENES DE COMERCIALIZACION DISTRIBUIDOR	MARGENES DE COMERCIALIZACION DETALLISTA	COMISION TRANSPORTE	PRECIO OFICIAL (RD$/GL)	AJUSTE POR RESOL. NO. 201-14	PRECIO OFICIAL A PAGAR POR EL PUBLICO (RD$/GL)	VARIACION AUM/ (DISM.) (RD$/GL.)
Gasolina Premium	156.65	71.85	25.06	15.09	22.57	5.68	296.90	(3.30)	293.60	0.00
Gasolina Regular	147.18	63.83	23.55	15.09	22.57	5.68	277.90	(3.40)	274.50	0.00
Gasoil Regular	136.41	28.06	21.82	12.78	19.25	5.68	224.00	(2.40)	221.60	0.00
Gasoil Regular EGP-C (Inter. y No Interconectado)	241.11	28.06	38.58	5.24	0.00	5.68	318.67	0.00	318.67	0.00
Gasoil Regular EGP-T (Inter. y No Interconectado)	241.11	28.06	38.58	5.24	0.00	0.00	312.99	0.00	312.99	0.00
Gasoil Optimo	146.85	34.53	23.49	13.02	19.53	5.68	243.10	(2.00)	241.10	0.00
Avtur	229.35	6.30	14.91	15.53	0.00	5.68	271.77	0.00	271.77	17.90
Kerosene	253.47	17.99	40.55	9.10	15.01	5.68	341.80	(3.70)	338.10	0.00
Fuel Oil	143.88	17.99	23.02	1.54	0.00	5.68	192.11	0.00	192.11	0.00
Fuel Oil EGP-C (Inter. y No Interconectado)	142.00	17.99	22.72	1.35	0.00	5.68	189.74	0.00	189.74	0.00
Fuel Oil EGP-T (Inter. y No Interconectado)	142.00	17.99	22.72	1.35	0.00	0.00	184.06	0.00	184.06	0.00
Fuel Oil 1% Azufre (FO6, 1%S)	160.83	17.99	25.73	1.54	0.00	5.68	211.77	0.00	211.77	0.00
Fuel Oil 1% Azufre (FO6, 1%S) EGP-C (Inter. y No Interconectado)	158.95	17.99	25.43	1.35	0.00	5.68	209.40	0.00	209.40	0.00
Fuel Oil 1% Azufre (FO6, 1%S) EGP-T (Inter. y No Interconectado)	158.95	17.99	25.43	1.35	0.00	0.00	203.72	0.00	203.72	0.00

TIPO DE COMBUSTIBLE	*PRECIO PARIDAD IMPORTACION	IMPUESTOS LEY 112-00	IMPUESTOS LEY 495-06 AD-VALOREM REFORMA FISCAL 16%	MARGENES DISTRIBUIDOR	MARGENES DETALLISTA	COMISION TRANSPORTE	PRECIO OFICIAL (RD$/GL)	AJUSTE POR RESOL. NO. 201-14	BONOGAS	PRECIO OFICIAL A PAGAR POR EL PUBLICO (RD$/GL)	VARIACION AUM/ (DISM.) (RD$/GL.)
Gas Licuado de Petróleo (GLP) **	100.01	0.00	16.00	10.21	14.90	5.68	146.80	0.00	0.80	147.60	0.00

Precio de Venta del GLP al Público en las Envasadoras

Cilindros de 100 Libras (25.00 Gls. Max.)***	3,690.04
Cilindros de 50 Libras (12.50 Gls. Max.)	1,845.02
Cilindros de 25 Libras (6.25 Gls. Max.)	922.51
Cilindros de 15 Libras (3.75 Gls. Max.)	553.51

Tasa de Cambio Promedio-Mercado Bancario, aplicada para todos los combustibles **RD$56.78**

Factor de Conversión correspondiente (Gls / Ton. Metric.) = 503.91

DADA en la ciudad de Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, capital de la República Dominicana, el día veinte (20) del mes de enero de dos mil veintitrés (2023).

Víctor O. Bisonó Haza
Ministro.-

Torre MICM Avenida 27 de Febrero 306 Bella Vista Apartado Postal 10121 Santo Domingo República Dominicana
TELÉFONO 809 685 5171 DESDE EL INTERIOR 809 200 5171 MICM.GOB.DO

Gracias por su atención!!

Preguntas?

José Luis Moreno San Juan

Correo electrónico: morenosanjuan @ gmail.com